X kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 15)
z dnia 6 marca 2024 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 15)

6 marca 2024 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Mirosława Suchonia (Polska2050-TD)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację ministra spraw wewnętrznych i administracji na temat funkcjonowania ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o związku metropolitalnym w województwie śląskim ze szczególnym uwzględnieniem ewentualnych planów uchwalenia kolejnych ustaw metropolitalnych.

W posiedzeniu udział wzięli: **Wiesław Szczepański** sekretarz stanu w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji wraz ze współpracownikami, **Anna Kowalczyk** zastępca dyrektora Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Konrad Saganowski** naczelnik wydziału w Departamencie Programów Regionalnych oraz **Daniel Wąsik** naczelnik wydziału w Departamencie Strategii Ministerstwa Funduszy i Rozwoju Regionalnego wraz ze współpracownikami, **Michał Olszewski** zastępca prezydenta m. st. Warszawy, **Kazimierz Karolczak** przewodniczący zarządu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, **Jarosław Podsiadło** przedstawiciel Unii Miasteczek Polskich, pełnomocnik burmistrza Rumii do spraw projektów strategicznych i obsługi inwestora oraz **Adrian Pokrywczyński** ekspert Związku Powiatów Polskich.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jakub Błoński**, **Jolanta Osiak**, **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dzień dobry. Witam bardzo serdecznie. Szanowni państwo, otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury.

Witam bardzo serdecznie panie posłanki. Równie serdecznie witam panów posłów. Witam wszystkich zaproszonych gości. W szczególności witam pana Wiesława Szczepańskiego, sekretarza stanu w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji wraz ze współpracownikami. Witam panią Annę Kowalczyk, zastępcę dyrektora Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury wraz ze współpracownikami. Witam serdecznie panią Katarzynę Zielińską, zastępcę dyrektora Departamentu Programów Infrastrukturalnych Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej. Witam serdecznie panią Małgorzatę Gorlewicz, naczelnika wydziału w Departamencie Programów Infrastrukturalnych wraz ze współpracownikami. Witam bardzo serdecznie pana Marcina Chmielewskiego, doradcę ekonomicznego w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami. Witam równie serdecznie pana Michała Olszewskiego, zastępcę prezydenta m.st. Warszawy wraz ze współpracownikami. Witam pana Adriana Pokrywczyńskiego, eksperta Związku Powiatów Polskich.

Witam serdecznie pana Jarosława Podsiadło, przedstawiciela Unii Miasteczek Polskich i pełnomocnika burmistrza Rumii do spraw projektów strategicznych i obsługi inwestora. Witam serdecznie pana Marcina Wajdę, dyrektora Departamentu Rozwoju Regionalnego i Funduszy Europejskich Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego. Witam serdecznie pana Kazimierza Karolczaka, przewodniczącego zarządu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. Również serdecznie witam pana Adriana Furgalskiego, prezesa zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych „TOR" sp. z o.o.

Szanowni państwo, przedmiotem dzisiejszego posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem obrad, będzie rozpatrzenie informacji ministra spraw wewnętrznych i administracji na temat funkcjonowania ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o związku metropoli-

talnym w województwie śląskim, ze szczególnym uwzględnieniem ewentualnych planów uchwalenia kolejnych ustaw metropolitalnych. Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie widzę uwag.

Wobec niezgłoszenia wniosków do porządku dziennego stwierdzam jego przyjęcie.

Przystępujemy do realizacji przyjętego porządku dziennego. Bardzo serdecznie zapraszam pana ministra do zabrania głosu i przedstawienia informacji. Zapraszam także państwa posłów oraz przedstawicieli partnerów społecznych do zgłaszania chęci zabrania głosu w dyskusji. Listę będzie prowadziła wielce szanowna zastępczyni przewodniczącego Komisji Infrastruktury pani posłanka Krystyna Sibińska. Bardzo proszę kierować zgłoszenia do pani przewodniczącej w przypadku chęci zabrania głosu. Oddaję głos wielce szanownemu panu ministrowi. Panie ministrze, zapraszam.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji Wiesław Szczepański:

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, szanowni państwo, postaram się króciutko przedstawić krótką informację. Dlatego, że można powiedzieć, że jeśli chodzi o tę tematykę, to nie jest ona we właściwości Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji. Myślę, że są obecni przedstawiciele innych resortów. Postaram się państwu udzielić odpowiedzi. Jest ze mną również pan dyrektor Ziomek, który również postara się odpowiedzieć na pytania, które padną w czasie dzisiejszej dyskusji.

Związek metropolitalny pod nazwą Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia funkcjonuje od 2017 r. na mocy ustawy z 9 marca 2017 r. o związku metropolitalnym w województwie śląskim. Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia obejmuje 41 gmin, tj. 20,7% powierzchni województwa, zamieszkałych przez 2,3 mln mieszkańców, tj. 49,9% mieszkańców województwa śląskiego. Zgodnie z rozwiązaniami przyjętymi w ustawie związek metropolitalny wykonuje zadania publiczne koncentrujące się przede wszystkim na kształtowaniu ładu przestrzennego oraz na rozwoju publicznego transportu zbiorowego. W 2022 r. ocena działalności związku metropolitalnego w województwie śląskim została przeprowadzona na podstawie informacji o funkcjonowaniu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii w latach 2017–2021 przygotowanej przez samą Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolię oraz na podstawie raportu Najwyższej Izby Kontroli pod nazwą „Informacja o wynikach kontroli – Utworzenie i funkcjonowanie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii”.

Temu zagadnieniu zostało wtedy poświęcone również posiedzenie sejmowej Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej. Chciałbym podkreślić to, co powiedziałem na początku. To, że działalność związku w zakresie realizacji zadań pozostaje poza właściwością Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji, które odpowiada wyłącznie za kwestie ustrojowe oraz pozostające w obszarze działalności organów nadzorujących związek pod względem legalności, czyli wojewody śląskiego, a także Regionalnej Izby Obrachunkowej w Katowicach. Uprawnionymi do formułowania ocen funkcjonowania GZM w zakresie zbiorowego transportu publicznego, ładu przestrzennego czy polityki rozwoju obszarów związku pozostają właściwi ministrowie, tj. minister infrastruktury, minister rozwoju i technologii oraz minister funduszy i polityki regionalnej. Jednak Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji w obecnej kadencji parlamentarnej podejmuje od nowa problematykę metropolitalną. Do resortu docierają sygnały dotyczące m.in. nowelizacji ustawy. Czy mógłbym prosić o spokój, panowie? Panie ministrze…

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Szanowni państwo, bardzo proszę o zachowanie…

Sekretarz stanu w MSWiA Wiesław Szczepański:

Sam były pan minister po prostu prowadzi dyskusję. W tej kadencji od nowa podejmujemy problematykę metropolitalną. Do resortu docierają sygnały dotyczące m.in. nowelizacji ustawy o związku metropolitalnym w województwie śląskim, o opracowaniu jednej ustawy dla wszystkich metropolii lub oddzielnych aktów prawnych dla poszczególnych obszarów metropolitalnych. Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji jest otwarte na dalszy dialog ze stroną samorządową. Obecnie trwa dyskusja na temat

rozwiązań dla obszarów metropolitalnych i funkcjonalnych. Przedmiotowe zagadnienie będzie niedługo rozpatrywane na forum Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego, a w szczególności Zespołu do Spraw Ustroju Samorządu, Obszarów Miejskich i Metropolitalnych. Tak że – szanowni państwo – w tym zakresie będziemy prowadzili dyskusję z Komisją Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego. Natomiast problematyka, którą zajmuje się metropolia, to kwestie dotyczące ładu, rozwoju, jak również transportu. Te kwestie są w domenie innych ministerstw. Mam nadzieję, że przedstawiciele tych resortów będą państwu w stanie odpowiedzieć. Natomiast, jeśli chodzi o kwestie ustrojowe, jesteśmy gotowi odpowiedzieć na pytania. Jak wspomniałem, jest ze mną pan dyrektor. Myślę, że w odpowiedziach na pytania łatwiej będzie nam się odnieść do kwestii problemowych. Będziemy mogli na nie odpowiedzieć.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Czy przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury w tej sprawie również chcieliby zabrać głos? Tak. Pani minister.

Zastępca dyrektora Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury Anna Kowalczyk:

Dzień dobry. Anna Kowalczyk, zastępca dyrektora Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury. Pozostajemy do dyspozycji w kwestii pytań. Jeżeli byłyby jakiekolwiek wątpliwości w zakresie ewentualnego objęcia metropolii przepisami, które pozostają w zakresie naszej właściwości, to – oczywiście – jesteśmy… Natomiast na tym etapie pięknie dziękuję za głos.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Czy Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej chce przedstawić w tej sprawie informację parlamentarzystom? Pani dyrektor?

Naczelnik Wydziału Polityki Miejskiej w Departamencie Strategii Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej Daniel Wąsik:

Dzień dobry państwu. Daniel Wąsik, naczelnik Wydziału Polityki Miejskiej w Departamencie Strategii. Jeśli chodzi o funkcjonowanie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, na zlecenie naszego resortu została przeprowadzona ewaluacja funkcjonowania Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii przez pierwsze 5 lat funkcjonowania. Jeśli w tej kwestii byłyby jakieś pytania, jesteśmy w stanie na nie odpowiedzieć na podstawie wyników tego badania.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie dyrektorze, czy w takim razie byliby państwo uprzejmi przybliżyć państwu posłom oraz stronie społecznej wyniki tej ewaluacji? Myślę, że…

Naczelnik wydziału w MFiPR Daniel Wąsik:

Tak, oczywiście. Jeszcze raz… Tylko…

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Przepraszam bardzo. Szanowni panowie, bardzo proszę o wysłuchanie. Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Naczelnik wydziału w MFiPR Daniel Wąsik:

Tak, jeszcze raz. Tylko naczelnik, a nie dyrektor. Naczelnik Wydziału Polityki Miejskiej w Departamencie Strategii. Ogólnie w badaniu wskazano, że nie wszystkie kompetencje, które zostały powierzone metropolii ustawowo, były możliwe do realizacji w świetle obowiązujących przepisów prawnych innych ustaw. Tak naprawdę Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia, w skrócie GZM, skupiła się głównie na zadaniach transportowych. Rzeczywiście tutaj wykonawca badania wskazał na sukcesy GZM, jeśli chodzi o transport, bo udało się zintegrować 3 różne podmioty zapewniające transport. Rzeczywiście transport metropolitalny funkcjonuje i cieszy się popularnością wśród mieszkańców. Natomiast, jeśli chodzi o takie obszary, jak planowanie przestrzenne, kwestie środowiskowe, gospodarowanie mieniem czy gospodarka wodno-ściekowa, to w toku samego funkcjonowania GZM wyszło, że – niestety – sąd orzekał, że metropolia nie ma kompetencji, żeby takimi kwestiami się zajmować.

Wskazano, że generalnie w społeczeństwie rośnie akceptowalność działalności metropolii. Wskazano, że Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia łączy obszary słabsze rozwojowo i lokalne bieguny wzrostu stając się bardzo docenianą platformą współpracy mniejszych gmin. Dzięki włączeniu do GZM mogły realizować – jak same wskazywały – zadania, których samodzielnie nie mogłyby się podjąć lub w realizacji których byłyby nieefektywne, nieskuteczne i nieracjonalne. Związek subregionalny z częściowym finansowaniem budżetowym oraz mocnym uregulowaniem ustawowym może być także rozwiązaniem problemu efemeryczności współpracy między samorządami, co wychodzi z innych badań, które do tej pory były przeprowadzane. Potencjalnie może być także rozwiązaniem problemu braku jednostek samorządowych mogących wytwarzać lokalne wizje rozwojowe. Gminy są zbyt małe, powiaty często zbyt słabe, a województwa zbyt duże. To jest cytat z tego badania. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Otwieram dyskusję. Jako pierwszy do głosu zgłosił się pan Michał Olszewski, zastępca prezydenta m. st. Warszawy. Bardzo proszę, panie prezydencie.

Zastępca prezydenta m. st. Warszawy Michał Olszewski:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, reprezentuję również Stowarzyszenie „Metropolia Warszawa". To jest największa i najstarsza organizacja samorządowa, która funkcjonuje w obszarze działań związanych z integracją metropolii. Została założona jeszcze w 1998 r. Obecnie ma w składzie 79 jednostek samorządu terytorialnego. To jest 70 gmin i 9 powiatów, które od tego roku funkcjonują już w pełnym składzie w ramach rejonu warszawskiego stołecznego. Powiem jedną bardzo ważną rzecz, jeśli chodzi o nasze obserwacje, także w kontekście metropolii górnośląskiej. Na końcu sformułuję pewną prośbę, która nie jest tylko prośbą adresowaną ze strony metropolii warszawskiej. Wypowiem się też w imieniu wszystkich kolegów z Unii Metropolii Polskich. Dlatego, że w ostatnich miesiącach przybrały na sile prace związane z naszymi wewnętrznymi uzgodnieniami i ustaleniami w zakresie oczekiwań, jeżeli chodzi o mechanizmy, które chcielibyśmy, żeby Wysoka Izba przyjęła w tej kadencji w zakresie rozwiań metropolitalnych nie tylko dla Górnego Śląska, ale dla wszystkich metropolii w Polsce.

Na początku chciałem zwrócić państwa uwagę na to, że metropolia funkcjonuje w trzech różnych wymiarach, gdybyśmy patrzyli na obrazek, który mamy dzisiaj. Pierwszy wymiar jest bardzo oczywisty, bo metropolie są organizmami, które ciężko jest delimitować granicami. Ciężko jest je delimitować przepisami. Są to organizmy, które z definicji makroekonomii, są organizmami posiadającymi bardzo wiele związków nie tylko między jednostkami samorządu terytorialnego, ale także podmiotami gospodarczymi i społecznymi. W tej mierze w ramach Unii Metropolii Polskich bardzo często zwracaliśmy uwagę na to, że sieć powiązań między metropoliami, zwłaszcza w Polsce, w państwie, które jest państwem bardzo policentrycznym, jest mocnym lewarem całej polskiej gospodarki. To wokół metropolii skupia się dzisiaj gros rozwoju gospodarczego i PKB. Nie mam na myśli tylko Warszawy. Tak naprawdę zwracam uwagę na fakt, że Polska ma bardzo unikatową sytuację w skali europejskiej posiadając bardzo dużą grupę miast o potencjale metropolitalnym.

Po drugie, rzeczywiście z naszej perspektywy należy bardzo pozytywnie ocenić krok związany z próbą uregulowania funkcjonowania metropolii w obszarze konurbacji zagłębiowsko-górnośląskiej. Podzielam pogląd, który przed chwilą był wyrażony przez przedstawicieli wszystkich 3 ministerstw. Dlatego, że my również jako samorządowcy oceniamy ten krok jako bardzo dobry i zmierzający w kierunku nadania pewnego nowego sygnału do samorządów, że tworzenie takich związków, które przejmują na siebie część usług publicznych, jest krokiem bardzo pozytywnym. Chciałbym od razu powiedzieć, że to, co przy okazji uczyniono tzw. ustawą śląską, jak nazywamy ją w środowisku samorządowym, czyli wyrzucenie możliwości tworzenia innych organizmów metropolitalnych, było bardzo dużym błędem. Dlatego, że był to sygnał, w którym Wysoka Izba podkreśliła czy zwróciła uwagę na to, że jest jedna metropolia w sensie ustawowym. Jak powiedziałem, w sensie gospodarczym jest ich dzisiaj o wiele więcej. To są nie tylko miasta skupione wokół Unii Metropolii Polskich, ale też często inne organizmy tworzące

np. bipolarne układy miejskie. Często subregionalne, ale o bardzo dużym potencjale wzrostu i integracji usług publicznych.

Powiem trzecią rzecz, która jest bardzo ważna, z takich uwag ogólnych. Jako samorządy bardzo wysoko oceniamy wdrożony w poprzedniej perspektywie finansowej mechanizm tzw. zintegrowanych inwestycji terytorialnych. Poza samym faktem utworzenia ustawy śląskiej – przepraszam, że będę powielał ten slangowy termin samorządowy – zintegrowane inwestycje terytorialne stworzyły lewar, dźwignię czy zachętę do tworzenia rozwiązań metropolitalnych we wszystkich miastach metropolitalnych na terenie kraju. Bardzo chciałem za to podziękować, bo wiem, że to był duży wysiłek nie tylko Wysokiej Izby, ale także poszczególnych resortów, a zwłaszcza ministerstwa funduszy, żeby ten mechanizm nie tylko był wdrożony w poprzedniej perspektywie, ale także odpowiednio monitorowany i rozliczony. Dzisiaj mogę z całą odpowiedzialnością powiedzieć, że jeśli zrobiono coś dobrego dla metropolii w ostatnich latach, to były to nawet bardziej zintegrowane inwestycje terytorialne niż ustawa śląska, choć – jak powiedziałem – wysoko oceniam fakt, że została przyjęta.

W obecnej perspektywie finansowej, którą mamy możliwość uruchomić nie tylko dzięki środkom z funduszy strukturalnych, gdyż będzie to perspektywa wspierana również bardzo silnie przez środki z Krajowego Planu Odbudowy, te organizmy de facto rosną jeszcze bardziej. Dla przykładu powiem, że Warszawa skupiała w swoich zintegrowanych inwestycjach terytorialnych w poprzedniej perspektywie 40 gmin. Dzisiaj będzie skupiała 79 gmin i powiatów. To pokazuje, że rośniemy w siłę jako organizmy, które są w stanie współpracować, od razu też wskazując na to, że możemy również dzielić się swoim rozwojem. Żeby podać przykład powiem, że w warszawskich zintegrowanych inwestycjach terytorialnych Warszawa stanowi 2/3 potencjału ludnościowego całego obszaru metropolitalnego, ale skorzystała raptem tylko z 1/4 środków ZIT. To pokazuje, że udaje nam się w ramach naszych organizmów metropolitalnych szukać takich rozwiązań, w których realizujemy wspólne polityki publiczne, a nie po prostu dzielimy się pieniędzmi pro rata, pro głowa czy jakkolwiek.

Na koniec proszę mi pozwolić sformułować jeden bardzo ważny postulat. Rozumiemy sens dzisiejszego posiedzenia jako ewaluację ustawy, która ma swoją historię. Mam nadzieję, że koledzy z metropolii też będą mogli o niej powiedzieć kilka słów. Natomiast mamy gorący apel, aby nie zapominać o tym, że w Polsce funkcjonują również inne metropolie, często o wiele większe, jak chociażby metropolia warszawska, które również dopominają się o tego typu rozwiązania. Bardzo, bardzo mocno liczymy na 2 rzeczy. Na to, że w niedalekiej przyszłości odbędzie się dyskusja nad rozwiązaniami metropolitalnymi dla polskich metropolii. Po drugie – i o to bardzo mocno chciałbym zaapelować – żeby nie zrównywać mechanizmów współpracy metropolii według tego samego schematu. Jak powiedziałem, tak jak Polska jest krajem policentrycznym, tak bardzo zróżnicowana jest struktura poszczególnych metropolii. Mamy metropolię konurbacyjną, która jest na Górnym Śląsku. Mamy metropolię trójmiejską, która jest bardzo ważną metropolią, w której jest 3 ważnych aktorów i bardzo wiele gmin, które mają również silny potencjał. Są również metropolie monocentryczne, jak chociażby Warszawa.

Chcielibyśmy, żeby w toku prac nad rozwiązaniami metropolitalnymi dla poszczególnych metropolii wysłuchać nas – samorządy – ponieważ mamy często swoje własne pomysły na to, jak chcielibyśmy rozwijać mechanizm metropolii. Nie zawsze oznacza to tworzenie oddzielnej jednostki samorządu terytorialnego. Nie zawsze oznacza rozbudowanie administracji. Po prostu chcemy zrealizować swój program dotyczący rozwoju polityk publicznych dla naszych mieszkańców. Każda metropolia może mieć na to swój pomysł. Dlatego chcielibyśmy Wysoką Izbę bardzo gorąco prosić o to, żeby pamiętać o tym, że pomiędzy poszczególnymi metropoliami są tak duże różnice, że nie da się zastosować jednego mechanizmu. Nie należy również kopiować mechanizmu, który jest na Górnym Śląsku. Jest poprawny i sprawdzony, ale – jak rozumiem – pewnie wymaga pewnych korekt z poziomu legislacyjnego. Nie należy go przekładać do innych metropolii z tego względu, że może nie być skuteczny w innych wypadkach. Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie prezydencie. Kolejną osobą, która zgłosiła się do dyskusji, jest pan Kazimierz Karolczak, prezes zarządu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. Bardzo proszę, panie przewodniczący.

Przewodniczący zarządu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii Kazimierz Karolczak:

Panie przewodniczący, szanowni panowie ministrowie, panie posłanki, panowie posłowie, w pełni chciałem przyłączyć się do głosu pana prezydenta Michała Olszewskiego patrząc na nasze doświadczenia. Za nami jest już 6 lat tych doświadczeń. Poza raportem – ewaluacją, która została dokonana przez zespół pana doktora Wolańskiego na zlecenie Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej, kontroli działalności Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii dokonała również Najwyższa Izba Kontroli. Raport ukazał się 5 stycznia zeszłego roku. Raport jednoznacznie wskazuje, że działalności metropolii w zakresie działań, które zostały nam ustawowo powierzone przede wszystkim w transporcie, jest korzystna dla mieszkańców. Jakość usług publicznych w zakresie transportu podniosła się. O blisko 27% wzrosła praca przewozowa. Uruchomiono 31 nowych metropolitalnych linii autobusowych. Połączono po raz pierwszy od 30 lat transportem publicznym nasze lotnisko Katowice Pyrzowice, które jest o 30 km oddalone od miasta Katowice.

Można powiedzieć, że byliśmy głównym wygranym, czyli beneficjantem programu „Kolej plus". Na liście rankingowej pierwsze 5 projektów programu „Kolej plus" zostały ocenione najwyżej. Trzy umowy do tych projektów już zostały podpisane. Patrząc pod kątem tego, jak zorganizowaliśmy transport – dołożyliśmy jedną taryfę, a niedawno zintegrowaliśmy również ofertę transportu autobusowego, tramwajowego i trolejbusowego z Kolejami Śląskimi, jak również z ofertą kolei „POLREGIO". Niedawno uruchomiliśmy największy w Polsce – jak się wydaje – system rowerów metropolitalnych, który również jest włączony do taryfy transportu publicznego. Tak więc sukcesów w tym miejscu, w którym mamy kompetencje ustawowe, jest sporo. Chcielibyśmy mieć ich dużo więcej. Stąd nasze prośby, żeby nad ustawą popracować i wyeliminować ewidentne błędy. Natomiast, co do samej istoty sprawy, rozwiązanie metropolitalne naprawdę się sprawdza. Na podstawie naszych doświadczeń jesteśmy w stanie również udowodnić, że największym beneficjantem są małe gminy leżące wokół dużego miasta. Z tego względu, że to one w dużej mierze korzystają z tych usług i podniesienia jakości usług publicznych. Tych gmin po prostu nie byłoby na to stać. W dużych gminach jest oczywiste, że to funkcjonuje. Tymczasem mieszkańcy wianuszka małych gmin, najczęściej miejsko-wiejskich i wiejskich, takiego poziomu jakości usług nie są w stanie swoim mieszkańcom dostarczyć.

Polecam lekturę. Na stronie internetowej jest pełna informacja. Jest raport doktora Wolańskiego, który wskazuje również, że związek metropolitalny, czyli to, co daje nam dzisiaj ustawa, jest naturalnym wzmocnieniem możliwości współpracy między gminami. Możliwe są również następne kroki. Być może powołanie powiatu metropolitalnego lub nawet gminy na wzór miasta stołecznego Warszawy. Nie ukrywam, że o takim rozwiązaniu już trochę myślimy. Z tego względu, że w naszej konurbacji jest 13 miast na prawach powiatu. Mają one taką specyfikę, której nie ma nigdzie indziej w Polsce. Być może trochę podobnie jest w Gdańsku, Gdyni i Sopocie. Jesteśmy gotowi na dalej idącą integrację. Przychylamy się do tego. Chciałem państwa prosić o otwartość na myślenie metropolitalne w Polsce, jako na budowę odporności Polski i danie szansy rozwoju. Rozwijamy się poprzez duże miasta. Przez metropolie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Do dyskusji zgłosiła się pani posłanka Magdalena Kołodziejczak. Bardzo proszę.

Poseł Magdalena Małgorzata Kołodziejczak (KO):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, 2 poprzednie wypowiedzi to miód na moje serce. Bardzo dziękuję panu wiceprezydentowi za wskazanie tego, że przede wszystkim mówienie dzisiaj o wspólnej ustawie metropolitalnej dla wszystkich ubiegających się metropolii byłoby pewną niedorzecznością. Chociażby metropolia, z której pochodzę – Gdańsk, Gdynia, Sopot, czyli metropolia zupełnie policentryczna – pokazuje, że byłoby niezwykle trudno dostosować ją np. do ustawy obejmującej chociażby Warszawę. Powiem

państwu, że na Pomorzu w 2011 r. powstało stowarzyszenie metropolitalne. Wówczas do tego stowarzyszenia przystąpiło 28 gmin. Oczywiście wiodącymi siłami były Gdańsk, Gdynia i Sopot. Ówczesny prezydent, świętej pamięci prezydent Paweł Adamowicz, bardzo namawiał wszystkich, żebyśmy mogli w tym stowarzyszeniu prowadzić współpracę. Dzisiaj efektem tej współpracy jest uczestnictwo już 61 gmin i powiatów w tym stowarzyszeniu, ale musimy koniecznie zrobić krok dalej, ponieważ silniejsze gminy już osiągnęły pewien etap rozwoju, a mniejsze nie zrobią już ani kroku dalej.

Była już o tym mowa, że jest to niezwykła szansa dla mniejszych gmin, które bez wątpienia z powołania takiej metropolii skorzystają. Bardzo ubolewam nad tym, że w 2018 r., kiedy przedstawialiśmy projekt trójmiejskiej ustawy metropolitalnej Gdańsk-Gdynia-Sopot w Senacie, 2 komisje oraz 86 ówczesnych senatorów zagłosowało za przyjęciem tej ustawy, ale – niestety – ten projekt ustawy przepadł w Sejmie, m.in. ze względu na niezagłosowanie za przyjęciem tej ustawy przez posłów z PiS. Ale to jest historia. Dzisiaj mamy nowe otwarcie. Mocno liczę na to, że ta ustawa zostanie jak najszybciej przyjęta. Proszę państwa, czasami pojawia się taka sytuacja, żeby zobaczyć, jakie będą skutki finansowe. Oczywiście dla budżetu państwa to będzie pewien uszczerbek. Ale kiedy przeliczymy to na rozwój i na korzyści dla poszczególnych metropolii, to bez wątpienia nie ma co dyskutować z tym, że na koniec to będzie rzeczywiście pozytywny efekt.

Chcę państwu powiedzieć o jeszcze jednej rzeczy. Ponieważ samorządowcy są osobami, które się nie poddają, na Pomorzu realizowaliśmy projekt „Szkoła metropolitalna". Musieliśmy – a szczególnie nasza obsługa prawna – wykonać nieprawdopodobną ekwilibrystykę, żeby stworzyć takie ramy prawne i wykorzystać takie przepisy – nie powiem, że działać na granicy przepisów – i głowić się nad tym, żeby 3 samorządy mogły wspólnie wybudować szkołę na gruncie jednego z samorządów. Gdybyśmy mieli ustawę metropolitalną, to w dużej mierze wiele różnych działań ekonomicznie bardzo korzystnych dla samorządów pewnie mogłoby być wdrożonych. Jesteśmy już po spotkaniach z panem ministrem Szymańskim i z panem dyrektorem. Rozmawialiśmy. Mam taką nadzieję, że ustawy metropolitalne będą przyjmowane jak najszybciej, bo są korzystne zarówno dla budżetu państwa, jak i dla samorządów. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Do dyskusji zgłosił się pan poseł Bartosz Zawieja. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Bartosz Zawieja (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Wydaje mi się, że bardzo się cieszę z możliwości słuchania o tych super aspektach, które łączą. Ale po kolei. Uwzględniając Stowarzyszenie Metropolia Poznań, które powstało w 2007 r. mamy też pewne doświadczenia, które tu mogłyby być pewnym wyznacznikiem. Związek powiatowo-gminny skupiający ponad 40 podmiotów – Wielkopolski Transport Graniczny. Najróżniejsze typy gmin, różnice w aspekcie pracy przewozowej, różne sieci połączeń. Jednym słowem nic, tylko zdiagnozować i korzystać z tego doświadczenia. Jak zawsze wytyczenie pewnych kompetencji wymaga funduszy. Zaapelowałbym tutaj. Jak wiadomo ZIT-y są bardzo ważne. Niestety, średnio każde z największych miast w Polsce będzie miało ograniczony dostęp do poprzedniej perspektywy. Będzie co najmniej o 1/3 mniej tych środków. Kolejnym aspektem jest chociażby nowelizacja ustawy o funduszu rozwoju połączeń autobusowych. To jest m.in. aspekt wykluczenia transportowego.

Wszyscy zawsze mówią, że pewne kompetencje muszą być w jakiś sposób związane z możliwościami finansowymi. Jeżeli np. chodzi o podział środków z KPO, to na dotacje na tzw. zieloną inteligencję i mobilność będzie do dyspozycji 30,6 mld zł. Mówię o dotacjach. A jeżeli chodzi o preferencyjne pożyczki, będzie to ponad 3 mld zł. Bardzo ciekawy jest wachlarz instrumentów od mieszkalnictwa, poprzez wszystkie kompetencje wynikające z ustawy o samorządzie gminnym bądź powiatowym. Oczywiście nie ma żadnego uszczegółowienia tych programów, ale wydaje mi się, że jeżeli będzie finał i powstanie ustawa metropolitalna, to może należałoby rozstrzygnąć sprawę środków zewnętrznych, żeby część zadań już na samym początku była wdrażana, chociażby w zakresie trans-

portu, zakupu taboru albo budowy takiego zaplecza. Moim zdaniem to jest nieodzowne, więc dziękuję za tę uwagę.

Jest pytanie, czy jest możliwość współpracy kilku resortów – wiem, że to trwa – pod kątem analizy dostępnych 600 mld zł, które już niedługo będziemy mieli do dyspozycji? Jak wiadomo, na wydanie środków KPO zostało nam niespełna 3 lata. To jest kolejny aspekt. Co tu dużo mówić, bo ostatnie 3 lata straciliśmy z wiadomych powodów. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Kolejny pan poseł, który zgłosił się do dyskusji, to pan poseł Kamil Wnuk. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Kamil Wnuk (Polska2050-TD):

Dziękuję, panie przewodniczący, za udzielenie głosu. Tak się składa, że jestem akurat mieszkańcem Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, więc mogę powiedzieć, jak to wygląda na co dzień z perspektywy użytkownika tego rozwiązania. Niezmiernie się cieszę, że ta ustawa powstała i że funkcjonuje. Powstała w wielkich bólach. To wcale nie było takie proste i łatwe. Nie jest tak, że wszyscy tego chcieli. Tak naprawdę związek GZM istniał już wcześniej, a dopiero później powstała ustawa. Musimy się do tego dostosować. Tak naprawdę ważny jest zakres, czyli to, co obejmuje ustawa i czy rzeczywiście tylko tego chcemy czy chcemy czegoś więcej. Po co w ogóle są nam metropolie? Po co są te związki metropolitalne? Temat jest chyba dosyć prosty. Chyba wszyscy chcemy, żeby była optymalizacja usług dla mieszkańców, którzy funkcjonują w metropolii. Żeby ludzie – jak wspomniał pan przewodniczący Karolczak – mogli mieszkać na obrzeżach metropolii, ale mogli bezpiecznie i szybko dotrzeć do miejsca pracy czy do szkół komunikacją publiczną.

Jeżeli chodzi akurat o komunikację, to ona naprawdę bardzo dobrze funkcjonuje w GZM. Komunikacja publiczna jest tu dobrze skonsolidowana. Jest zakup taboru – nowoczesnych autobusów elektrycznych i tramwajów. Pod tym względem jest bardzo dobrze. Także pod kątem komunikacji ścieżek rowerowych. Metropolia pozyskała różnego rodzaju środki zewnętrzne na ścieżki rowerowe. Powstał nawet wspólny system dla metropolii. Chyba niedawno, bo tak naprawdę jest to kwestia ostatnich miesięcy, zostało to zoptymalizowane w ramach całej metropolii. To są przykłady pozytywne. Natomiast uważam, że jeżeli chodzi o całą ustawę trzeba byłoby się chyba zastanowić nad poszerzeniem zakresu działań takiej metropolii, ponieważ mówimy tylko o transporcie, a jest wiele innych zakresów spraw, którymi metropolia mogłaby się zajmować. Myślę, że to jest temat, nad którym powinna się pochylić Komisja Infrastruktury, a także Komisja Samorządu Terytorialnego.

Jeżeli chodzi o inne miasta, mocno kibicuję, żeby Trójmiasto czy inne miasta metropolitalne, wokół których wszystko się rozwija, jak np. Wrocław, Poznań czy Kraków, też mogły funkcjonować. Uważam, że to jest potrzebne i daje dużo możliwości rozwoju zarówno tym miastom, jak i – a może przede wszystkim – okolicom tych miast. To są dodatkowe środki i możliwości. To jest coś, w co – moim zdaniem – powinniśmy iść i do tego dążyć. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie pośle. Teraz wielce szanowna pani posłanka Jolanta Niezgodzka. Bardzo proszę.

Poseł Jolanta Niezgodzka (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Chciałabym zapytać pana ministra o wrocławski związek metropolitalny. Prace nad tą ustawą toczyły się w poprzedniej kadencji. Funkcjonował zespól parlamentarny. Był projekt. Wrocław i sąsiednie dla stolicy Dolnego Śląska gminy od wielu lat czekają na tę ustawę. Do Wrocławia wjeżdża codziennie 250 tys. samochodów. Potrzebujemy rozwiązań prawnych, żeby lepiej skoordynować i zintegrować system transportu publicznego. Oczywiście w dużej mierze kierowcami tych pojazdów są mieszkańcy gmin ościennych, którzy na co dzień pracują we Wrocławiu, uczą się, chodzą do szkół. Na Dolnym Śląsku postrzegamy duży potencjał i możliwości, które mogą płynąć z funkcjonowania tego związku. To jest dla nas szansa np. w zakresie pla-

nowania przestrzennego czy w szerszej skali lepszego podejścia do spraw, które będą wykraczały poza granice pojedynczej gminy.

To też jest lepsze inwestowanie w zieloną infrastrukturę pieszo-rowerową. W spójną i skoordynowaną sieć. Tak, żeby te trakty nie kończyły się na granicy danej gminy. To też jest dla nas szansa w zakresie gospodarowania odpadami. Związek może inicjować projekty, które będą dotyczyły wykorzystania energii odnawialnej. Jest to dostęp do dodatkowych funduszy. Dlatego chciałabym zapytać, czy w ministerstwie trwają jakieś prace nad powstaniem tych rozwiązań prawnych? Jeżeli nie, to czy widzą państwo szanse na to, że takie prace mogłyby się niebawem rozpocząć? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Do dyskusji zgłosił się również pan marszałek, wielce szanowny poseł Marek Sowa. Bardzo proszę, panie marszałku.

Poseł Marek Sowa (KO):

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, ja też będę miał takie pytanie – oczywiście głównie do pana ministra – jak koleżanka przed chwilą. Czy ministerstwo przygotowuje rozwiązania prawne? Można powiedzieć, że w poprzedniej kadencji złożyliśmy indywidualne projekty ustaw o związkach metropolitalnych dla każdej metropolii. Każdy, kto obserwuje metropolię górnośląską – a ja trochę po sąsiedzku też staram się tym interesować – może powiedzieć, że progres zwłaszcza w transporcie zbiorowym jest niesamowity. To są zupełnie inne możliwości. W sensie faktycznym metropolia górnośląska jest nieporównywalna z żadnym innym ośrodkiem metropolitalnym, bo po prostu ma inną strukturę. Nie ma dominującego miejskiego ośrodka metropolitalnego, tylko bardzo wiele gmin, których granice się przenikają. Jednak formuła metropolii jest bardzo podobna. To znaczy, ośrodki dominujące ściągają do siebie gigantyczne liczby osób. Często to jest wielkość drugiego miasta. To pokazuje, że potrzebne są takie rozwiązania w tych ośrodkach, żeby móc bardzo efektywnie wykorzystać potencjał tych ośrodków, które w każdym regionie – badania są tutaj dosyć jednoznaczne – napędzają rozwój gospodarczy województw.

Jeśli porównamy sobie np. kwestie wynagrodzeń w takich ośrodkach czy jakość oferty kulturalnej, to jest tu bardzo duża przewaga czy różnica. Warto, żeby jak największe grono ludzi mogło z tego korzystać, bo to też będzie służyło rozwojowi ośrodków sąsiadujących. To jest pierwsza kwestia. Czy trwają prace? Jak ewentualnie zamierzają to państwo zrobić? Czy będzie indywidualne podejście do każdej metropolii czy jedna zbiorcza ustawa z parametrami? Jest to kwestia do rozstrzygnięcia. Chciałbym, żeby tutaj padła jakaś deklaracja i odpowiedź w tym zakresie. I druga kwestia, bo to jest też chyba dosyć istotne. Patrząc na metropolię górnośląską dzisiaj wydatki są skoncentrowane głównie na transporcie zbiorowym. Czy dostrzegają państwo możliwość ewentualnego poszerzenia zadań własnych metropolii? Tak to nazwę. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie marszałku. Do głosu zgłosił się również pan poseł Jerzy Polaczek. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, ustawa metropolitalna dla województwa śląskiego ma swoją kilkunastoletnią historię. Ważne, że została przyjęta przez parlament w 2017 r. Mamy kilka – ponad 5, 6 – lat doświadczeń z realizacji tych zadań, które są określone ustawą. Gdybym miał zadać pytanie stronie rządowej – jeśli jest na to dzisiaj przygotowana – to musiałbym zadać podstawowe pytanie. Czy mają państwo jakiś ustrojowy pomysł na zrealizowanie zmian w ustawie dla województwa śląskiego – mówię o związku metropolitalnym – w zakresie zadań, które metropolia ma dodatkowo przejąć, wobec tych, które są określone w ustawie? Oczywiście podstawowym zadaniem, które metropolia przejęła po utworzeniu i przyjęciu przez parlament tego aktu, po przyjęciu przez Sejm i utworzeniu związku metropolitalnego, są kwestie zintegrowanego transportu autobusowego, tramwajowego i w części kolejowego.

Natomiast w związku z tym, że również aktualny stan prawny daje możliwość związkowi metropolitalnemu czy sposobność do realizowania zadań publicznych, które należą do zakresu działania gminy, powiatu i samorządu województwa czy pozwala koordynować realizację tych zadań na podstawie odrębnego porozumienia z jednostką samorządu terytorialnego lub ze związkiem jednostek samorządu terytorialnego, chciałbym przede wszystkim zapytać pana przewodniczącego metropolii, jakie są doświadczenia w zakresie związku metropolitalnego w województwie śląskim, jeśli chodzi o przejmowanie zadań publicznych na poziom metropolitalny? Jest również druga, fakultatywna możliwość, która jest zawarta w ustawie. To jest pytanie do strony rządowej, jak również do pana przewodniczącego. Czy związek metropolitalny podejmował np. we współpracy ze stroną rządową realizację zadań publicznych w zakresie administracji rządowej? Jakie są w tym zakresie państwa doświadczenia?

Czy są ewentualne propozycje, które można byłoby zawrzeć w nowelizacji tego aktu prawnego, który odnosi się do społeczności ponad 2 mln mieszkańców i do kilkudziesięciu gmin tworzących związek metropolitalny? Może nie ma czasu, żeby bardzo szczegółowo wgłębiać się w różne przykłady, ale pamiętam spór prawny pomiędzy administracją rządową i związkiem metropolitalnym, jeśli chodzi np. o podejmowanie inwestycji w zakresie budowy spalarni śmieci. Powstał dylemat, który zasadza się na tym, że gminy nie podjęły takiego ustalenia ze związkiem metropolitalnym po to, żeby przekazać te zadania na poziom związku. Stąd była wtedy w tym zakresie negatywna opinia wojewody co do działań związku metropolitalnego. Powiedziałbym, że to jest taki plastyczny przykład, który pokazuje nam również możliwości zmian w tej ustawie. Oczywiście nie ukrywam, że ta ustawa jest integralnie powiązana z ustawodawstwem samorządowym. Tu jest w ogóle pytanie o przyszłość tej części aglomeracji Górnego Śląska. W jaki sposób ma ona lepiej funkcjonować czy zmniejszać kompetencje tworzących związek metropolitalny prezydentów i burmistrzów w interesie publicznym, bo mówimy tutaj o kwestiach polityki konkretu?

To jest przede wszystkim kwestia pewnej – nie waham się tego nazwać po imieniu – promocji czy wsparcia dla wszelkich ponadlokalnych projektów inwestycyjnych. Drogowych i infrastrukturalnych. Takich, które tworzą dodatkowe warunki rozwoju społecznego czy gospodarczego tego obszaru, który jest objęty metropolią. Myślę, że z punktu widzenia współpracy parlamentu i samorządu terytorialnego – mówię tutaj o społeczności miast województwa śląskiego – zawsze jest to obszar bardzo konkretnej dyskusji. Oczywiście trzeba z tego wyciągać wnioski ustrojowe na przyszłość. Gdybym odnosił się do jakichkolwiek innych propozycji związanych z tworzeniem innych, podobnych organizmów w innych obszarach aglomeracyjnych w Polsce, to zwróciłbym uwagę przedstawicielom strony rządowej na potrzebę dokonania analizy ustrojowej chociażby w kontekście projektu budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego w sąsiedztwie stolicy. Czy skala tego przedsięwzięcia – a mam nadzieję, że ono zostanie zrealizowane – nie tworzy również dodatkowych elementów wymagających również pewnej inicjatywy ustawodawczej, chociażby na podstawie tego co mówił tutaj – co prawda w innym kontekście czy na podstawie innych przykładów – pan wiceprezydent Warszawy?

Ale to jest moja opinia osobista. Oczywiście pytanie jest otwarte. Oczywiście jest też pytanie, co większość rządowa ma w planie na bieżącą kadencję? Mieliśmy inicjatywy poselskie związane z próbą utworzenia kilku innych jednostek i związków metropolitalnych. Do tego się odnoszę. Jednak nie możemy tych bytów krytycznie mnożyć w wielu miejscach, żeby nie były antytezą celu, który chcemy osiągnąć. Reasumując, raz jeszcze powtarzam pytania, zwłaszcza do pana Kazimierza Karolczaka, o te aspekty fakultatywne, które daje ustawa, związane z przejmowaniem zadań publicznych czy szansami współpracy z administracją rządową, na podstawie państwa prawie sześcioletnich doświadczeń. Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Nie widzę więcej zgłoszeń. Pozwolę sobie na dosłownie kilka refleksji w tej sprawie, ponieważ też brałem udział w uchwalaniu ustawy, która pozwoliła na zafunkcjonowanie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. Pamiętam te dyskusje.

W gruncie rzeczy pomysł był taki, żeby jednak umożliwić tworzenie metropolii w całej Polsce wielu organizmom. Aby te przepisy były bardzo otwarte na ten proces. Akurat wtedy – w 2015, w 2016 i 2017 r. – kiedy ta dyskusja się toczyła, nie uzyskało to aprobaty większości. Została przyjęta wyłącznie ustawa dotycząca Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. I dobrze, że została przyjęta, bo to, co się działo później pokazuje, że w tym kierunku to powinno pójść.

Bardzo żałuję, że ówczesna większość tak bardzo wąsko potraktowała tę dyskusję i w zasadzie mamy tylko jeden taki organizm, choć od kilku lat – co widzimy akurat na przykładzie naszej metropolii – w innych miejscach w całej Polsce tego typu organizmy mogłyby powstać i dobrze funkcjonować. Myślę, że za nami jest kilka lat działania, które pokazuje, jakie mogą być kierunki. Pan minister, pan poseł, wspomniał przed chwilą o instalacji termicznego przetwarzania odpadów. Ja też – panie ministrze, panie pośle – przygotowywałem nowelizację tej ustawy właśnie po to, żeby wtedy umożliwić metropolii funkcjonowanie tego pomysłu. Był spór. Wojewoda zamknął tę drogę. Chcieliśmy stworzyć ustawę, ale nie było na to zgody. Myślę, że dzisiaj jest ten moment, w którym możemy podsumowywać to, co dobrego się stało, wyciągać wnioski i pójść do przodu tworząc podwaliny pod wiele innych metropolii w całej Polsce.

W związku z tym mam teraz pytanie do pana ministra. Czy byłaby szansa na to, żeby rząd przygotował taką ustawę, którą nazwałbym matką metropolii? Stanowiłaby ona pewnego rodzaju rozwiązanie prawne, na podstawie którego mogłyby powstawać różne metropolie. Wydaje mi się, że tych organizmów w całej Polsce jest wiele. W związku z tym to w rękach samorządów powinna być decyzja co do tego, czy chcą tworzyć metropolię czy metropolii tworzyć nie chcą. Gdyby taka ustawa – nie kierowana do konkretnych metropolii, tylko ustawa matka umożliwiająca tworzenie metropolii – powstała, to prawdopodobnie samorządy same podejmowałyby decyzje w tej sprawie, biorąc pod uwagę zwłaszcza to, że – jak sądzę – oznaczałoby to dodatkowe finansowanie różnych zadań i polityki społecznej, które można realizować. Bardzo prosiłbym o udzielenie odpowiedzi na to pytanie.

Pan poseł 2 zdania. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Moje pytania – skierowane przede wszystkim do przewodniczącego Kazimierza Karolczaka – odnoszą się do praktyki, bo przecież mieliśmy sporo kontaktów indywidualnych w ostatnich latach. To jest po prostu pytanie o pewne doświadczenia, związane z tym zakresem zadań, który metropolia może przejąć fakultatywnie. One sprowadzają się do prostej konsekwencji praktycznej dla funkcjonowania związków. Jeśli myślimy metropolitalnie, jeśli nie myślimy tylko i wyłącznie lokalnie, w granicach własnej jednostki samorządowej, to musimy również uwzględniać dobro publiczne, ponadlokalne, jako pewną wartość. Jak rozumiem, z punktu widzenia zarządu związku metropolitalnego ta struktura też nie może być więźniem partykularyzmów, bo wtedy to mija się z celem.

Jest też pytanie o myślenie ponadlokalne na przykładzie choćby takich kwestii jak gospodarka odpadami, a poza kwestiami transportowymi kwestii inwestycji, które są budowane we wspólnocie co najmniej kilku jednostek jako wspólny projekt. To nam odpowie na pytania praktyczne, w jaki sposób ta przestrzeń jest zagospodarowywana poprzez współdziałanie jednostek tworzących metropolie, a nie tylko poprzez sam związek na podstawie tych zadań, które ta ustawa enumeratywnie wylicza. Nie chcę tutaj powtarzać kwestii transportowych, o których wiemy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję. Bardzo proszę, panie ministrze, o udzielenie odpowiedzi.

Sekretarz stanu w MSWiA Wiesław Szczepański:

Panie przewodniczący, mam uprzejmą prośbę. Ponieważ niektóre pytania były dość szczegółowe i merytoryczne, czy pan dyrektor Ziomek mógłby na nie odpowiedzieć?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Oczywiście, panie ministrze. Jak najbardziej.

Sekretarz stanu w MSWiA Wiesław Szczepański:

Jeżeli będzie potrzeba, to ja uzupełnię.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Dyrektor Departamentu Administracji Publicznej w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji Grzegorz Ziomek:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, na zasadnicze pytanie dotyczące innych ustaw metropolitalnych niż ustawa o metropolii śląsko-zagłębiowskiej nie mamy dzisiaj odpowiedzi. Dlatego, że tak jak pan minister powiedział w słowie wstępnym – jesteśmy dopiero przed dyskusją z samorządowcami w Zespole do Spraw Obszarów Metropolitalnych komisji wspólnej. Żadna metropolia nie powstanie bez dialogu i współpracy z samorządem. To jest jakby podstawa i to bardzo wyraźnie trzeba podkreślić. Jesteśmy przed tą dyskusją. Dopiero efekt tej dyskusji spowoduje to, że będą inicjatywy rządowe w tym zakresie. Muszę też powiedzieć bardzo wyraźnie i jednoznacznie, że dzisiaj w ocenie ministerstwa najbardziej zaawansowany projekt czy najbardziej zaawansowany pomysł, koncepcja tworzenia metropolii, to projekt metropolii pomorskiej. Projekt jest w zasadzie przygotowany. Można powiedzieć, że wynika on z doświadczeń metropolii śląsko-zagłębiowskiej – górnośląsko-zagłębiowskiej. Na bazie tej ustawy ten projekt został przygotowany. Metropolia pomorska też ma inny charakter niż pozostałe metropolie w Polsce. Jest metropolią rozproszoną. Można powiedzieć, że policentryczną.

Pozostałe metropolie – bo tak możemy to jasno scharakteryzować – może nie wszystkie, ale większość, to są metropolie monocentryczne. Być może rzeczywiście dobrym rozwiązaniem byłoby przygotowanie jednej ustawy dla tych metropolii, ale to też oznaczałoby, że te metropolie byłyby tworzone rozporządzeniami Rady Ministrów. To samo w sobie powoduje, że decyzja o utworzeniu metropolii jest na troszkę niższym szczeblu niż szczebel parlamentu. Wiem, że to może nieładnie brzmi, bo rząd też ma prawo, chociażby zgodnie z ustawą o samorządzie gminnym, tworzyć, dzielić i znosić gminy, więc jak najbardziej byłby do tego uprawniony. Jednak w przypadku metropolii wydaje się, że w przypadku tak istotnego novum, jeżeli chodzi o funkcjonowanie samorządu, ta decyzja jest na tyle doniosła, że to powinna być jednak droga parlamentarna. Jesteśmy przed tą dyskusją na forum komisji wspólnej i wspólnie ze stroną samorządową będziemy takie decyzje podejmować.

Proszę państwa, jest jeszcze kolejna kwestia. Były tutaj pytania dotyczące rozwoju metropolii. Koncepcją, która zwyciężyła i która przeobraziła się w rozwiązanie, które funkcjonuje na Śląsku, była koncepcja metropolii rozumianej jako współpraca samorządów. Kiedyś – kilkanaście lat temu – ścierały się 2 koncepcje. Można je sprymitywizować mówiąc, że to były koncepcje 2 wielkich profesorów. Koncepcja profesora Izdebskiego powiatu metropolitalnego oraz koncepcja profesora Kuleszy metropolii opartej raczej na współpracy. Druga koncepcja została przyjęta jako bardziej względna dla samorządowców. Ona też była wyrażona w ustawie z 2015 r., więc wydaje się, że dzisiaj jest to lepsze rozwiązanie. Założyliśmy od samego początku, że współpraca instytucjonalna samorządów w formie metropolii może się zmieniać i przeobrażać w bardziej zinstytucjonalizowane formy. Pan przewodniczący wspomniał o powiecie metropolitalnym czy nawet o gminie metropolitalnej. Myślę, że za wcześnie chyba na to, żeby o tym decydować już dzisiaj, ale rzeczywiście, tak może być w przyszłości. Tego nie wykluczalibyśmy, ale to wymaga przede wszystkim zgody samorządów, które tworzą metropolię. Bez tej zgody to nie powinno być narzucane, chyba że metropolia będzie w kompletnej dysfunkcji, czego nikomu nie życzę. Żadnej metropolii.

Proszę państwa, kolejna kwestia to zadania zlecone. One nie były zlecane metropolii śląskiej. Są bariery prawne w tym zakresie. Oczywiście one będą analizowane. Są pewne pomysły na zmianę przepisów. Pan minister o tym wspominał. One też będą przedmiotem analiz zespołu ustrojowego komisji wspólnej, bo przede wszystkim ze stroną samorządową te zmiany powinny być przedyskutowane. One też wynikają z doświadczeń metropolii. Bardzo je szanujemy. To są pomysły metropolii. Będziemy w tym zakresie

współpracować wspólnie z wojewodą śląskim, który też ma swoje przemyślenia na temat funkcjonowania metropolii śląskiej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Padły też pytania do pana Kazimierza Karolczaka, przewodniczącego zarządu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. Bardzo proszę, panie przewodniczący.

Przewodniczący zarządu GZM Kazimierz Karolczak:

Tak. Pan minister, pan poseł Jerzy Polaczek o tym wspominał. Myślę, że także przez to, że jest mieszkańcem metropolii, zna tę specyfikę. Mieliśmy okazję niejednokrotnie rozmawiać o zadaniach metropolitalnych. Jednak ustawa daje nam bardzo wąskie kompetencje. One są przede wszystkim w zakresie transportu. Natomiast widzimy, że tych potrzeb, jeśli chodzi o współpracę, jest więcej. Jest ich naprawdę sporo. Myślę, że warto podkreślić jedną rzecz. Dlaczego metropolia jest potrzeba i dlaczego jest taką wartością dodaną? Bo ona jest trochę elementem regionalnej polityki spójności. Gminy, które tworzą metropolie, zazwyczaj są w bardzo różnej sytuacji dochodowej. Mają różne możliwości realizacji usług publicznych. Dzięki metropolii jest szansa wyrównywania trochę tego poziomu. Stąd jest dodatkowy udział podatku PIT – 5,75% – który ma służyć wyrównywaniu tego poziomu, żeby można było realizować usługi nie zawsze tam, gdzie gminy na to stać. Natomiast w sytuacji, kiedy do ustawy nie mamy wpisanej konkretnej kompetencji, prawodawstwo daje nam możliwość przejmowania zadań od gmin dokładnie w taki sam sposób, w jaki robi to do tej spory związek komunalny, tj. za pomocą porozumienia.

Ale tam jest jeden problem. Jedna bariera. W tym porozumieniu trzeba również określić sposób pokrycia kosztów realizacji tego zadania, które jest nam powierzane. W sytuacji, gdy gminy z założenia nie stać na to, żeby w ogóle takie zadania realizować, także nie stać jej na to, żeby takie zadanie powierzać. Tak jest np. przy okazji budowy instalacji do termicznego przetwarzania odpadów komunalnych. Najbogatsze, największe gminy widzą sens budowy takich instalacji. Uważają, że jest to pewna przyszłość. To są kwestie związane z ochroną środowiska. Ale kwestie ekonomiczne też mają tutaj pewne znaczenie. Jeśli chodzi o gospodarkę odpadami, małe gminy podchodzą do tego w ten sposób, że i tak ich na to nie stać, że nie są w stanie w tym partycypować i nie widzą sensu tego. Jakoś będą musiały sobie radzić. Po prostu te śmieci pewnie będą gdzieś przewożone. Przez lata problemem było to, żebyśmy mogli przejąć od gmin to zadanie. Próbowaliśmy je samodzielnie realizować na mocy naszej ustawy. Na mocy decyzji nadzoru prawnego wojewody potwierdzonej później przez wojewódzki sąd administracyjny okazało się, że tych kompetencji po prostu nie mamy.

Natomiast patrząc na katalog zadań, o których rozmawiamy i o których wiemy, że byłby sens, żeby realizować je na poziomie metropolitalnym, na pewną są kwestie ochrony zdrowia. Nie ma sensu, żeby każde miasto powiatowe osobno prowadziło szpital. To jest kwestia dróg o charakterze metropolitalnym. Coś takiego, jak terminal przeładunkowy w Sławkowie. To jest takie okno na świat, jeśli chodzi o kolej na wschód, na Ukrainę. Szeroki tor. Niestety, terminal jest w bardzo małej gminie Sławków. Tej gminy nie stać na to, żeby przygotować odpowiednie połączenia drogowe, żeby ten terminal przeładunkowy mógł być obsłużony transportem drogowym. To jest inwestycja na ponad 200 mln zł, a gmina ma zaledwie 2 mln zł nadwyżki budżetowej. Nikt się do tego nie przyznaje. Samorząd województwa też nie uważa, że to jest jego zadanie. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad również uważa, że to nie jest jej zadanie ze względu na to, że nie ma połączenia z siecią dróg krajowych. Metropolia widzi duży sens ekonomiczno-gospodarczy, żeby np. takie połączenie drogowe wybudować. Mieszkańcy nie będą protestować, chociaż tam są duże protesty społeczne. Ale nie jest w stanie, bo nie ma takich kompetencji.

Reasumując, tam, gdzie te możliwości byłyby związane z przejmowaniem zadań na podstawie porozumienia, po prostu nie mamy sukcesów. Jak powiedziałem, przeszkodą są nierówności finansowe gmin. Tam, gdzie zadania są nam powierzone – to są nasze kompetencje ustawowe – tam są ewidentne sukcesy potwierdzone raportem z ewaluacji i raportem Najwyższej Izby Kontroli. Miasta chętnie przekazałyby również

inne kompetencje, ale nie na podstawie porozumienia, tylko na podstawie przekazania. Być może nawet na podstawie uchwały rady gminy przekazujemy to zadanie i metropolia jest za to odpowiedzialna. Oczywiście w jakiś sposób się do tego dokładamy, ale nie wtedy, kiedy nas na to nie stać. Być może sami sobie ustalimy, w jaki sposób możemy to finansować. Żeby np. gmina mogła do tego dopłacić ze swojego budżetu. Dzisiaj tych możliwości nie mamy.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Widzę zgłoszenie pana posła Polaczka. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Jeszcze tytułem pewnej kwerendy tematów, która może się przydać stronie rządowej, także na podstawie moich kontaktów z zarządem metropolii, chciałbym również zwrócić uwagę, że wyróżnia się bardzo konkretny temat. W szczególności polecam to przedstawicielom Ministerstwa Infrastruktury oraz Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji. Chodzi mi o to, że w ocenie władz związku, a myślę, że także w ocenie wielu parlamentarzystów, zwłaszcza z Komisji Infrastruktury, istnieje również potrzeba wprowadzenia definicji dróg metropolitalnych, jako nowej kategorii dróg, która przede wszystkim pozwala zweryfikować tę sieć w obrębie istniejącego związku metropolitalnego w województwie śląskim. Ale przede wszystkim pozwala również być w przyszłości podstawą do aplikowania o środki na modernizację czy budowę nowych odcinków.

W szczególności temat aglomeracji śląskiej jest pewnym przykładem, który polega na tym, że np. miasta Bytom, Chorzów czy Katowice nie są w stanie samodzielnie sfinansować budowy nowego połączenia w śladzie byłej drogi krajowej DK70, które połączyłoby ten układ drogowy z drogową trasą średnicową. Jest wiele innych, drobniejszych przykładów, które z mojej strony sprowadzają się do rekomendacji dla strony rządowej, żeby ten temat został przeanalizowany, a później ujęty w jakiejś nowelizacji przeznaczonej dla tej struktury metropolitalnej na Śląsku. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję. Szanowni państwo, myślę, że za nami jest bardzo ważna dyskusja. Dlatego, że funkcjonowanie metropolii wpływa na życia – tutaj można powiedzieć wprost – milionów obywateli w województwie śląskim. Może również wpływać na życie milionów obywateli w całej Polsce, kiedy te doświadczenia obecnie funkcjonującej metropolii zostaną wykorzystane jako podbudowa do nowych przepisów. Bardzo serdecznie dziękuję za tę dyskusję. Dziękuję za udział w posiedzeniu Komisji.

Zamykam dyskusję.

Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia Komisji. Dziękuję państwu.

Zamykam posiedzenie Komisji Infrastruktury. Informuję, że protokół z posiedzenia z załączonym pełnym zapisem jego przebiegu będzie wyłożony do wglądu w sekretariacie Komisji w Kancelarii Sejmu. Dziękuję państwu. Życzę dobrego popołudnia.